



Vidar III är ett vackert exempel på en typisk salongskryssare från C. G. Pettersons ritbord, med det förhöjda fördäcket, "örat", salongen, akterbrunnen och en liten klackruff för den diminutiva akterruffen. Byggt 1931 och fortfarande i ett strålande skick.

150 ÅR FÖR BÅTMÄSTARNA

För den svenska båtulturen var 1876 ett riktigt märkesår. Den 7 maj det året föddes en liten gosse i den lilla bruksorten Svartå som det första barnet i en familj med efternamnet Forslund. Han döptes till Henning. Tre månader senare, den 6 augusti fick familjen Pettersson på ön Tenö, nära Vaxholm sitt första barn, sonen Carl Gustaf. Text & foto: Stefan Iwanowski Arkiv: Iwanowski & Værnéus

BÅDA SÖNERNA FÖDDES till tämligen enkla omständigheter. Hennings far var smed och Carl Gustafs lantbrukare. Båda familjerna hade så de redde sig men inte mycket mer. Men pojkarna föddes i en tid då världen var på väg att förändras i en takt man inte sett maken till tidigare. Den stora industrialiseringen hade satt fart, med ångmaskiner som tuffade och bolmade rök i både fabriker och åkdon. De små gossarna skulle så småningom bli både intresserade och delaktiga i den utvecklingen.

Efter fullgången folkskola flyttade Carl Gustaf (som snart blev Cege för de flesta, utom hans mor som aldrig slutade kalla honom vid sitt dopnamn), vid 16 års ålder

in till Stockholm för att en tid praktisera vid Julius Frodés fabrik och även studera vid Tekniska skolan och ta kortare anställningar på flera varv och verkstäder i Stockholm. Men Ramsö, dit familjen flyttat, var honom kärt och 1896 hade han byggt sin första egna båt därute, med vilken han seglade flitigt.

SAMMA ÅR SOM Cege, flyttade även tonåringen Henning till storstaden, skaffade sig ett jobb på en velicopedfirma och hyrde ett rum på stan. Lagom till den storslagna Stockholmsutställningen 1897 hade han fått råd att köpa en båt och blev så smått kändis då han tuffade runt med den. Den var förvillande lik de ångdrivna så kallade

kolibri-båtarna, med samma skrovform och ställning för tygtaket som skydd mot sotflagorna. Men Hennings båt saknade skorsten och drevs av en Olds-motor. Alltså, en av de första motorbåtarna i Sverige och synnerligen uppmärksammad. Henning var allmänt teknik- och motorintresserad och skaffade sig även en bil som en av de första i landet. Historien om hur han blev den förste att bötfällas för fortkörning då han framfört sin trehjuliga Leon-Bollet i "den starkaste fart" innan poliskonstapeln, 304 Carlsson, sprungit ikapp honom på Strandvägen, berättade han själv med förtjusning. Men fadäsen glömdes och han erbjöds anställning vid det några år gamla AB Sjöexpress



Carl Gustaf Pettersson 1876 – 1953.

vilket sysslade med såväl bil- som båtförsäljning och även hade ett litet varv för byggnation av båtar i Djurgårdskanalen.

DETTA VAR NÅGORLUNDA samtidigt som Cege kände sig mogen att starta ett litet båtbyggnadsvarv, inte långt från föräldrahemmet. Nygift som han var behövde han skaffa sig en försörjning. Med sig i detta projekt hade han sin ett år yngre broder Robert. Yngsta brodern John, ville säkert också vara med, men han var bara 13 år vid det laget. Senare blev han istället ägare till en sportbutik på Södermalm och glad för det.

Den första båt som det petterssonska varvet annonserade ut var en liten centerbordsyacht. Sedan inte så mycket mer. Men i närheten hade en liten firma med det idag lustiga namnet Svenska Motor- och Naf, etablerat sig. Den tillverkade en ny typ av motor med vilken man enkelt kunde backa sin båt. En sådan placerades i en båt ritad av Cege

och byggd på det egna varvet. Motorfirman hade pengar nog att forsla över ekipaget till Kiel i Tyskland och den motorbåtstävling som skulle avhållas där under våren 1904. Det blev vinst både där och sedan vid den första motorbåtstävlingen i Sverige och flera andra. Cege blev stursk och ritade sedan en båt för atlantfart. Av den blev dock intet. Hans lilla båtbyggeri lades ner och han fick jobb på Motoraktiebolaget Reversator, som köpt upp Svenska Motor- och Naf när de gick i putten.

HENNING ÖVERTALADE DETTA år sina chefer att inköpa en racermotorbåt från Danmark. Med den kunde han vunnit den andra motorbåtstävlingen på svenska vatten. Men han hade inte läst reglerna ordentligt och hamnade på andra plats. Tävlingsloppan var han dock biten av och gjorde nya och mer lyckade framträdanden under årens lopp. På jobbfronten blev det nu så att AB Sjöexpress gick i konken 1907 – vilket innebar att Henning fick tillfälle att ta över med några kompanjoner. Cege hade samma år börjat hos deras gemensamma vän Gustaf L. M. Ericsson (telefonkungens son) som byggt upp en automobilfabrik på Liljeholmen. Men där byggdes även motorbåtar. Cege var förman och konstruktör. Naturligtvis behövde även Sjöexpress växande båtproduktion konstrueras och Cege som var i ropet och bekant med Henning, ritade under de närmaste cirka tio åren det mesta även åt hans företag. Inbland tillsammans med eller efter Hennings anvisningar och önskemål.

1908 var det dock lite dålig fart på båtbyggerierna. Möjligen kan det varit detta som gjorde att Cege fick tid att hjälpa båtbyggarfacket att designa deras nya fana.

Så jobbade de på. Var och en för sig, men



Henning Forslund 1876 – 1969.

även tillsammans. Till exempel vid tillkomsten och under de första åren för Kungliga Motorbåtsklubben som bildats 1915 ur Kungliga Automobilklubben. Sjöexpress växte och var under en tid det mest produktiva motorbåtsvarvet i Sverige. Detta och de följande åren var mycket gynnsamma för den

”Motorfirman tillverkade en ny typ av motor med vilken man enkelt kunde backa sin båt.”

svenska småbåtsindustrin och 1916–1917 kanske de bästa. Nu beställdes några av de största yachterna som byggts på svenska varv. Cege ritade de flesta. Den 30 m

långa Lilian byggdes i stål på Södra Varvet i Stockholm för dansken Emil Glückstadt. Den 19 m långa Togi byggdes i mahogny på Sjöexpress för dansken Theodor Colding och året efter byggdes Carla III, en 20 m mahognyyacht hos Bröderna Larsson i Kristinehamn för Göteborgsdirektören Carl Eck. Tio år senare beställde Erik Åkerlund 22 m ➔



När Sjöexpress presenterade "Den nya linjen", var det med Chans. "Den hypermoderna expresskryssaren – strömlinjebåten som går fram med full fart i alla väder" hävdade Sjöexpress i reklamen. Designen hade sin grund i flygindustrins lufttunneltester, kunskaper som även snappats upp inom bilindustrin med bl.a. Volvo Carioca som exempel.



Tillsammans vid ritbordet drog de båda årsbröderna, Cege och Henning, upp linjerna till den snabbgående salongsbåten Falken, efter en beställning till Sjöexpress från kustartilleriet i Vaxholm, som behövde en snabb båt med goda utrymmen för att jaga sjöbovar.



Några år före sin död ritade C. G. Pettersson denna motorkryssare. Svårt att tro kanske för den som fått för sig att han var en konservativ bakåtsträvare.



Carina – en äkta Forslundare. Men inte från Sjöexpress och Henning utan från Forslunds varv och brodern Gideon, som ju även ritade båtar för sin bror.



Att stoppa ny motor i gammal båt är ett gammalt knep som Henning Forslund prövade som en av de första redan 1897 och därmed blev motorbåtspionjär.



Inte bara C. G. Pettersson ritade långsmalt. Det låg i tidens anda 1922, när Droskan byggdes på Sjöexpress. Linjerna är Carl Fagermans efter Hennings anvisningar.

stålyacht som döptes till Stella Marina och 1930 förlängdes till 27.

Henning anlät inte endast konstruktören CGP, utan även i stor utsträckning sin yngre bror Gideon. Men när Carl Fagerlund anställdes 1923 blev han den faste huvudkonstruktören. Även han vägled av Hennings skisser och anvisningar.

1925 GAV SIG Cege ut på den berömda resan Skandinavien runt, vilken befäste honom som Sveriges mest kände båtpersonlighet under många år. Kanske rent av mest folkkäre... Han fortsatte att rita och bidra ända fram till sin död 27 mars 1953.

Som konstruktör var han ingalunda någon konservativ bakåtsträvare, vilket vari-

ationen i hans produktion vittnar om. Han var till exempel en av de första som prövade hydroplanet. Men motorn placerad i en bulb under båten för att vinna utrymme, placera högsta vikten lägst (tänk köl...) och minska bullret var bra tänkt, men ingen succé. Ruffbåten, det vill säga de olika varianterna på den kända "Petterssonbåten" (med ruff under det förhöjda fördäcket) var okänd innan han konstruerade den. Till detta kan läggas hans omvittnade produktivitet. Cege stod för uppemot 70 procent av motorbåtsgestaltningen under sin storhetstid, enligt sin adept Ruben Östlund.

HENNING Å SIN sida utvecklade den svenska motorbåten med snabba skrov och eleganta

överbyggnader som matchade bilarnas karosser. Framför allt genom "den nya linjen", med strömlinjeformer som påminde om samtida Chrysler Airflow, med fler. Han avslutade karriären när han fyllde 70 år och sålde hela varvsanläggningen. Ett år senare brann allt ner...

Henning kunde inte konstruera, men påverkade båtdesignen mer än de flesta under 1920-40-talen. Cege överlät båtbyggandet åt andra, men bidrog genom att konstruera och noggrant kontrollera vad som byggdes, till att sprida motorbåtsgestaltningen och genom att höja kvaliteten på bygggena. Utan dessa båda herrar hade den svenska motorbåtskulturen och varit väldigt mycket fattigare och tråkigare. ☺